



2023/2173(DEC)

23.1.2024

PARERE

della commissione per i trasporti e il turismo

destinato alla commissione per i bilanci

sul discarico per l'esecuzione del bilancio dell'impresa comune Aviazione pulita per l'esercizio 2022
(2023/2173(DEC))

Relatore per parere: Vlad Gheorghe

PA_NonLeg

SUGGERIMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per i bilanci, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. si compiace che la Corte dei conti abbia constatato che le operazioni alla base dei conti dell'impresa comune Clean Sky 2 (in appresso "impresa comune") per l'esercizio 2022 sono legittime e regolari sotto tutti gli aspetti rilevanti;
2. elogia l'avvio del programma Aviazione pulita nel 2022, con un finanziamento previsto di 4,1 miliardi di EUR, che dovrebbe durare fino al 2031;
3. riconosce che nel 2022 l'impresa comune gestiva due programmi: il programma Clean Sky 2 con un contributo finanziario dell'UE di 1 755 milioni di EUR e il programma Aviazione pulita con un contributo finanziario massimo dell'UE di 1 700 EUR;
4. osserva che, secondo la relazione annuale della Corte dei conti europea sulle imprese comuni dell'UE per l'esercizio 2022, il bilancio definitivo dell'impresa comune per il 2022 ammontava a 411,2 milioni di EUR in stanziamenti d'impegno e a 415,3 milioni di EUR in stanziamenti di pagamento (compreso il titolo V non utilizzato);
5. plaude al fatto che nel 2022 l'impresa comune ha registrato un tasso di esecuzione del 100 % per gli stanziamenti d'impegno e dell'89 % per gli stanziamenti di pagamento;
6. osserva che il tasso di esecuzione per la dotazione destinata ai pagamenti amministrativi dell'impresa comune (titolo 2) si è attestato a un livello basso del 54 %; rileva che, come indicato nella relazione dell'impresa comune sulla gestione finanziaria e di bilancio, ciò va attribuito principalmente alla fornitura di servizi informatici e di comunicazione nell'ultimo trimestre del 2022 da pagare nel 2023, e alla riduzione dei costi per i servizi forniti dalla Commissione; chiede una pianificazione strategica per affrontare le sfide individuate e migliorare l'efficienza dell'utilizzo della dotazione destinata ai pagamenti amministrativi;
7. osserva che l'impresa comune ha dichiarato contributi in natura per le attività operative per un valore di 2 194 milioni di EUR per il programma Clean Sky 2 e di almeno 2 400 milioni di EUR per il programma Aviazione pulita, e che l'impresa comune ha certificato un importo cumulativo di 1 218,5 milioni di EUR in contributi in natura per attività aggiuntive su un totale dichiarato di 1 376,1 milioni di EUR;
8. accoglie con favore il primo invito aperto a presentare proposte da parte dell'impresa comune, che ha portato alla conclusione di 19 convenzioni di sovvenzione entro la fine dell'esercizio, per un totale di 654 milioni di EUR, attorno a tre assi principali: aeromobili regionali elettrici ibridi, aeromobili a idrogeno e aeromobili ultraefficienti a corto e medio raggio; osserva che l'invito comprendeva 14 temi riguardanti 13 azioni di innovazione e un'azione di coordinamento e sostegno; fa notare che in totale sono stati selezionati 244 partecipanti in 24 paesi diversi;
9. accoglie con favore i 20 progetti volti a dirigere il trasporto aereo verso un futuro sostenibile; osserva che l'invito ha riunito un'ampia gamma di partner pubblici e privati,

centri di ricerca e università per trovare soluzioni incisive in grado di fornire aeromobili sostenibili e un futuro a impatto climatico zero nel settore dell'aviazione, sostenuto da un bilancio di 654 milioni di EUR sotto forma di sovvenzioni dell'UE;

10. accoglie con favore il fatto che, nel settembre 2022, l'impresa comune Aviazione pulita sia diventata membro fondatore dell'Alleanza per un'aviazione a emissioni zero (AZE), che riunisce portatori di interessi pubblici e privati di tutto il settore aeronautico per sostenere la diffusione di aeromobili alimentati a idrogeno ed elettrici;
11. prende atto del passaggio del programma Clean Sky 2 alla fase di realizzazione e riconosce l'aumento del carico di lavoro nel 2022 dovuto alla gestione simultanea di diversi progetti Clean Sky 2 parallelamente all'avvio del programma Aviazione pulita;
12. prende atto di uno studio indipendente che rivela un beneficio socioeconomico stimato di 8,6 miliardi di EUR per l'Europa derivante dal programma Clean Sky 2; sottolinea inoltre le conclusioni dello studio secondo cui l'agenda strategica di ricerca e innovazione (SRIA) del programma "Aviazione pulita" è al tempo stesso "resiliente" e "adatta allo scopo"; sottolinea che ciò si applicherebbe anche in un'ampia gamma di possibili scenari economici, potenziali sviluppi e cambiamenti strutturali del sistema dell'aviazione;
13. plaude ai progressi compiuti in materia di R&I, in particolare nella fabbricazione di motori e nelle tecnologie dei carburanti sostenibili per l'aviazione, e chiede di intensificare la ricerca per contribuire all'ecologizzazione del trasporto aereo; esorta la Commissione a fornire finanziamenti per l'attuazione delle nuove tecnologie; chiede inoltre di fornire incentivi per la produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione al fine di consentire la produzione in economia di scala e la diffusione generale sul mercato dei combustibili sostenibili;
14. chiede investimenti sufficienti in R&I per i futuri aeromobili, come le architetture aeronautiche ultraefficienti, utilizzando sistemi di propulsione termica altamente integrati e ultraefficienti e apportando miglioramenti radicali in termini di efficienza del carburante; osserva che ciò sarà essenziale per la transizione verso fonti energetiche a basse/zero emissioni (combustibili sintetici, combustibili non drop-in come l'idrogeno);
15. sottolinea che la metà degli anni '2030 vedrà la comparsa di una nuova generazione di piattaforme di aeromobili di grandi dimensioni, con l'obiettivo di voli sostenibili e climaticamente neutri; osserva che, mentre le architetture energetiche ibride/elettriche e i progetti di aeromobili ultraefficienti apriranno la strada a un trasporto aereo climaticamente neutro su rotte inferiori a 1 000 km, gli aeromobili per distanze classiche a breve e medio raggio si baseranno su tecnologie di propulsione ultraefficienti basate sull'energia termica che utilizzano combustibili sostenibili drop-in e non drop-in per consentire voli climaticamente neutri; fa notare che i nuovi concetti di aeromobile e di propulsione consentiranno una riduzione del rumore alla fonte e procedure di volo a bassa rumorosità;
16. invita a espandere e promuovere l'integrazione delle catene del valore delle innovazioni e della ricerca nel settore dell'aviazione climaticamente neutre, compresi il mondo accademico, le organizzazioni di ricerca, l'industria e le PMI, anche sfruttando sinergie con programmi nazionali ed europei e agevolando l'adozione di competenze relative al settore lungo la catena del valore;

17. si compiace del fatto che i risultati degli audit ex post nel 2022 abbiano registrato un tasso di errore rappresentativo dell'1,56 % e che il corrispondente tasso di errore residuo sia stato dello 0,43 %, rimanendo ben al di sotto della soglia del 2 % prevista;
18. riconosce gli sforzi compiuti dall'impresa comune per migliorare l'equilibrio di genere nell'ambito delle sue operazioni; sottolinea, riconoscendo le sfide specifiche poste dalla natura tecnica dei suoi settori prioritari, l'importanza di un costante miglioramento nella promozione della diversità e della parità di genere;
19. riconosce che il seguito alla raccomandazione della Corte dei conti del 2021 relativa all'impiego di personale interinale è ancora in sospenso; esorta l'impresa comune a risolvere tempestivamente la questione;
20. propone che il Parlamento conceda il discarico al direttore esecutivo dell'impresa comune per l'esecuzione del bilancio per l'esercizio 2022.

**ALLEGATO: ENTITÀ O PERSONE DA CUI IL RELATORE PER PARERE HA
RICEVUTO CONTRIBUTI**

Il relatore per parere dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, di non aver ricevuto alcun contributo da entità o persone da menzionare nel presente allegato in virtù dell'allegato I, articolo 8, del regolamento.

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

Approvazione	23.1.2024
Esito della votazione finale	+: 33 -: 0 0: 2
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Carlo Fidanza, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Markus Ferber, Vlad Gheorghe, Roman Haider, Pär Holmgren, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Viola von Cramon-Taubadel

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

33	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Vlad Gheorghe, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
The Left	Kateřina Konečná
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Pär Holmgren, Tilly Metz, Viola von Cramon-Taubadel

0	-

2	0
ID	Roman Haider, Philippe Olivier

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti